II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSION

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 23. december 1977

om en procedure i henhold til EØF-traktatens artikel 85 (IV/29.146 — BMW Belgium N.V. og belgiske BMW-forhandlere

(Den nederlandske og den franske tekst er de eneste autentiske)

(78/155/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artikel 85,

under henvisning til Rådets forordning nr. 17 af 6. februar 1962 (1), særlig artikel 3 og 15,

under henvisning til de begæringer, som i henhold til artikel 3, stk. 2, litra b) i forordning nr. 17 blev indgivet den 24. november 1975 af Automobilimporte C. Heuer, Dillingen, og den 9. december 1975 af MGH Motorgesellschaft m.b.H., Herford,

under henvisning til Kommissionens beslutning af 3. november 1976 om at indlede en procedure over for BMW Belgium N.V., Kontich, samt over for 47 belgiske BMW-forhandlere,

under henvisning til høring af BMW Belgium N.V. og der 47 BMW-forhandlere i overensstemmelse med artikel 19, stk. 1, i forordning nr. 17 i forbindelse med forordning nr. 99/63/EØF (2),

under henvisning til den af Det rådgivende udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål den 19. oktober 1977 i henhold til artikel 10 i forordning nr. 17 afgivne udtalelse, og

ud fra følgende betragtninger :

(1) EFT nr. 13 af 21. 2. 1962, s. 204/62.
(2) EFT nr. 127 af 20. 8. 1963, s. 2268/63.

I. De faktiske omstændigheder

1. De klagende parter MGH og Heuer gjorde henholdsvis den 20. oktober 1975 og den 19. november 1975 Kommissionen opmærksom på, at belgiske forhandlere, der er tilsluttet BMW's forhandlernet, ikke længere var villige til at levere dem bestemte typer nye BMW-vogne til eksport til Forbundsrepublikken Tyskland. BMW Belgium N.V. — et datterselskab, der via BMW-Holding A.G., Zürich, (Schweiz) er fuldstændig kontrolleret af Bayerische Motoren Werke AG, München, og som er dette selskabs generalimportør for Belgien — havde faktisk truffet forskellige foranstaltninger for at forhindre eksport. Selskabet havde især opfordret sine 90 belgiske forhandlere — dvs. de af selskabet autoriserede forhandlere — til at indgå en aftale med dette i overensstemmelse med et cirkulære af 29. september 1975, som selskabet tilstillede alle forhandlere, og i henhold til hvilket eksport ikke måtte finde sted. 47 af disse belgiske BMW-forhandlere fulgte denne opfordring og underskrev cirkulæret.

BMW Belgium havde ganske vist den 13. januar 1975 til Kommissionen anmeldt den standardsalgskontrakt, der var oprettet med selskabets autoriserede forhandlere, og søgt om fritagelse for denne kontrakt i henhold til EØF-traktatens artikel 85, stk. 3. Denne standardkontrakt indeholder dog ingen bestemmelser om eksportforbud, men forbyder kun de autoriserede BMW-forhandlere at sælge nye BMW-vogne til forhandlere, der ikke er autoriserede af BMW. For de fleste bestemmelsers vedkommende svarer den til den standardkontrakt, der danner grundlaget for det af Bayerische Motoren Werke AG, München, i Forbundsrepublikken Tyskland og Vest-Berlin oprettede selektive

salgssystem, og som Kommissionen har fritaget ved sin beslutning af 13. december 1974 ([1]), navnlig fordi den ikke omfatter et eksportforbud til skade for de autoriserede BMW-videreforhandlere. Den af BMW Belgium anmeldte standardsalgskontrakt for Belgien er af Kommissionen endnu ikke blevet fritaget ved særskilt beslutning.

Sagens nærmere omstændigheder er følgende :

2. I 1975 var forbrugerprisniveauet for personmotorkøretøjer og således også for nye BMW-vogne lavere i Belgien end i andre lande inden for fællesmarkedet. Dette skyldtes bl.a. den priskontrol, som den belgiske stat gennemførte til bekæmpelse af inflationen, og hvorved forbrugerpriserne på personmotorkøretøjer midlertidigt blev fastfrosset. Denne prisforskel gav anledning til reeksport af nye BMW-vogne fra Belgien til andre lande inden for Fællesskabet og til tredjelande. Forbrugere med bopæl i andre lande inden for fællesmarkedet end Belgien, købte dels nye BMW-vogne direkte hos belgiske forhandlere, der er tilsluttet BMW's forhandlernet, dels gjorde forbrugerne brug af virksomheder, der — uden at være udvalgt af bilproducenterne til denne opgave — formidlede en sådan reimport. I andre tilfælde var det muligt at gennemføre eksportforretningerne på den måde, at bilforhandlere, der ikke var tilsluttet BMW's forhandlernet, opkøbte BMW-vogne hos autoriserede belgiske BMW-forhandlere og derpå videresolgte dem til forbrugerne. Ved visse lejligheder solgte belgiske BMW-forhandlere også BMW-vogne til autoriserede tyske BMW-forhandlere.

3. Salget af BMW-vogne, der stammede fra Belgien, til forbrugere med bopæl i andre lande i Fællesskabet generede de lokale BMW-forhandlere, i hvis salgsdistrikt de pågældende forbrugere havde bopæl, navnlig da de ifølge deres forhandlerkontrakter var forpligtet til også at udføre garantiarbejder på BMW-vogne, som de ikke selv havde solgt. BMW München så sig stillet over for en situation, i hvilken BMW-vogne blev solgt til forbrugerne ad andre salgskanaler end de normale. Efter henvendelser, som BMW München siden begyndelsen af 1975 havde modtaget fra tyske BMW-forhandlere vedrørende BMW-vogne, der var reeksporteret til Tyskland, og undersøgelser, som BMW München foretog af de tyske indregisteringer af BMW-vogne og af chassisnumre på BMW-vogne, der var leveret via BMW Belgium, henvendte BMW München sig til BMW Belgium ved skrivelser af 17. januar, 21. og 22. maj, 10., 20. og 23. juni, 22. juli samt 14. og 17. oktober 1975, og endvidere i forhandlinger den 25. april og 3. oktober 1975.

([1]) EFT nr. L 29 af 3. 2. 1975, s. 1.

BMW München tog i skrivelserne til BMW Belgium kun sådanne konkrete tilfælde op, i hvilke ikke-autoriserede forhandlere havde opkøbt BMW-vogne i Belgien, eller hvor der i det mindste var begrundet mistanke om, at dette var tilfældet. BMW München gav i skrivelserne af 17. januar, 23. juni, 22. juli og 17. oktober 1975 klart udtryk for, at på grund af det også i Belgien anvendte salgssystem var det kun salg til ikke-autoriserede forhandlere, der kunne forbydes, derimod ikke salg til forbrugere i andre fællesskabslande. I skrivelsen af 22. juli 1975 hedder det således :

»... I overensstemmelse med bestemmelserne i forhandlerkontrakten gør vi endnu engang opmærksom på, at reeksport i sig selv ikke er en overtrædelse og derfor heller ikke bør fremdrages som begrundelse i sådanne tilfælde. De bedes i stedet referere til mistanke om et kontraktstridigt salg til en videreforhandler.«

I skrivelsen af 23. juni 1975 erklærede BMW München, at offentlighedens kendskab til reimporten af fabriksnye BMW-vogne i Forbundsrepublikken Tyskland og dennes skadelige indflydelse på selskabets forhold til BMW-forhandlere i bestemte distrikter havde nået et faretruende omfang ; herved vanskeliggjordes bestræbelserne på at forbedre leveringerne til eksportmarkederne og på en systematisk videreudvikling af forhandlernettet. BMW Belgium skulle udsende et cirkulære til forhandlere, hvori der endnu engang udtrykkeligt skulle gøres opmærksom på BMW's salgspolitik ; denne erindringsskrivelse skulle i overensstemmelse hermed indeholde følgende punkter :

»1. Efter Kommissionens godkendelse af BMW's forhandlerkontrakt er situationen den, at det forbydes alle BMW-forhandlere at levere til udenforstående videreforhandlere. Der må i den forbindelse stilles store krav til forhandlerens omhu og branchekendskab ved bedømmelsen af køberen.

2. En overtrædelse af kontraktens bestemmelser kan medføre omgående ophævelse af forhandlerkontrakten.

3. Importørens pligt til at yde service over for BMW-forhandlerne gør det rimeligt indtrængende at påpege, at salget af nye vogne bør ses på baggrund af forhandlervirksomhedens indtjeningsmuligheder i forbindelse med ydelser efter salget (salg af brugte vogne, kundeservice, salg af reservedele, finansiering og forsikring).

4. Importørens pligt til at bearbejde markedet er i situationer, hvor der er knaphed på vogne, ensbetydende med en forpligtelse til at stille vogne til rådighed i overensstemmelse med det faktiske behov i forhandlernes kontraktområder.«

I skrivelsen af 23. juni 1975 fra BMW München hedder det videre, at denne argumentation er godkendt af selskabets juridiske afdeling.

4. BMW München's henvendelser til BMW Belgium havde til følge, at BMW Belgium rettede henvendelse til enkelte belgiske BMW-forhandlere vedrørende disses eksportforretninger (skrivelser af 29. maj, 9. og 19. juni, 3., 9. og 24. juli, 28. og 29. august, 10. og 19. september samt 1. og 23. oktober 1975). BMW Belgium udsendte imidlertid også 3 cirkulærer til alle belgiske BMW-forhandlere.

Cirkulæret af 4. juli 1975 har følgende ordlyd :

»*Salg til udlandet*

Til vor beklagelse har vi i de seneste uger modtaget forskellige meddelelser fra BMW-fabrikken i München, hvoraf det fremgår, at nogle forhandlere har solgt BMW-vogne til Nederlandene eller til Tyskland.

Vi finder det uforståeligt, at sådanne salg gennemføres i en tid, hvor vi må indføre en kvotaordning for leveringen af køretøjerne.

Desuden må vi henvise til, at hver enkelt forhandler med BMW-salgskontrakten har forpligtet sig til ikke at levere BMW-produkter til videreforhandlere, der ikke er autoriserede til at sælge produkter, der omfattes af kontrakten med BMW.

Forhandlere, der sælger vogne gennem sådanne videreforhandlere på det indenlandske marked eller uden for Belgien, gør sig skyld i en grov krænkelse af bestemmelserne i BMW's salgskontrakt.

Vi må gøre opmærksom på, at vi ser os nødsaget til at gå drastisk til værks og om nødvendigt opsige BMW-salgskontrakten, hvis sådanne krænkelser finder sted.«

Det allerede nævnte cirkulære af 29. september 1975 fra BMW Belgium, der derefter blev undertegnet af 47 BMW-forhandlere, og hvormed BMW Belgium fulgte den af BMW München den 23. juni 1975 rettede opfordring til at udsende en sådan skrivelse (jf. punkt 3 ovenfor), har følgende ordlyd :

»*Salg af nye BMW-vogne i udlandet*

Ud over direkte skrivelser til bestemte forhandlere har vi allerede den 4. juli 1975 overfor Dem alle henvist til BMW-salgskontraktens bestemmelser om salg til ikke-anerkendte videreforhandlere.

Fra Tyskland og Nederlandene har vi dog fået underretning om, at belgiske forhandlere sælger i disse lande. Vi må desværre deraf slutte, at de pågældende forhandlere ikke kan eller vil indse følgerne af deres handlemåde.

På et ekstraordinært møde i forhandlernes rådgivende udvalg har vi fremført følgende :

1. Det står fast, at et vist antal forhandlere leverer vogne til Tyskland og Nederlandene.

2. Årsagen hertil er for det første prisforskellen og for det andet åbenbart den kendsgerning, at visse forhandlere har for stort et lager eller et dårligt udvalg.

3. BMW München kan deraf naturligvis kun drage to slutninger :

   a) Priserne i Belgien er for lave ;

   b) De belgiske forhandlere ligger inde med for store lagre.

   Dette fører naturligt til,

   a) at vore priser hurtigst muligt vil blive tilpasset priserne i nabolandene ;

   b) at leveringerne til Belgien af nye køretøjer vil blive indskrænket fra oktober 1975.

4. Allerede for Dem selv giver det anledning til store ulemper, at De i en tid, hvor der er stor knaphed på BMW-vogne, leverer vogne til kunder,

   a) der aldrig vil vise sig i Deres værksted ;

   b) til hvilke De aldrig mere kan levere reservedele eller tilbehør ;

   c) som ikke giver Dem mulighed for at hente en ekstrafortjeneste på den brugte vogn, som De har overtaget en del af som betalingen ;

   d) for hvilke der ikke er grund til at antage, at de køber en anden eller tredje BMW hos Dem, som det er tilfældet for de fleste kunder i Deres distrikt.

5. Derudover bringer De Dem selv og Deres kolleger i store vanskeligheder på grund af de forholdsregler, som BMW München af forståelige grunde måtte tage i anvendelse, dvs. drastiske nedskæringer i det oprindeligt for Belgien bestemte antal vogne ;

   Stillet over for denne situation findes der efter vor opfattelse kun én løsning : Ingen BMW-forhandler i Belgien må fremtidigt sælge vogne til udlandet eller til firmaer, der leverer vogne til udlandet. Dette er et spørgsmål om solidaritet og beskyttelse af forhandlernettet. Denne ubegrænsede solidaritet i BMW's forhandlernet og en nøje overholdelse af denne salgspolitik vil fjerne al tvivl og genskabe tilliden inden for det belgiske forhandlernet.

   Ved undertegnelse af medfølgende genpart bedes De meddele Deres indforståelse med ovenstående forslag.

Som bilag vedlægges en erklæring fra medlemmerne af forhandlernes rådgivende udvalg, som fuldt ud tiltræder vort forslag, og som på møder med Dem endnu en gang personligt vil fremføre deres standpunkt.

Indforstået : ..... «.

Endelig rettede også de belgiske BMW-forhandleres rådgivende udvalg efter opfordring fra BMW Belgium den 29. september 1975 i et cirkulære henvendelse til alle belgiske BMW-forhandlere ; indholdet heraf var godkendt af BMW Belgium og lød som følger :

»*Salg til udlandet*

Som medlemmer af forhandlernes rådgivende udvalg godkender vi enstemmigt redegørelsen i BMW Belgium's skrivelse af 29. september 1975. Vi beklager især, at hele forhandlernettet rammes af de uheldige følger, der forårsages af nogle få forhandlere, som på uansvarlig vis har ignoreret importørens henstilling af 4. juli 1975 og har leveret vogne til udlandet.

Vi har derfor anmodet om at få oplyst navnene på disse forhandlere, således at vi — Deres rådgivende udvalg — er i stand til at meddele Dem alle, hvilke kolleger, der er ansvarlige for en eventuel nedskæring af leveringerne af todørs-modeller og af 518-modeller til Belgien.

Det rådgivende udvalg ser det som sin vigtigste opgave at give gode råd til BMW's forhandlernet, hvilket i det foreliggende tilfælde kun kan være ensbetydende med : »sælg ikke længere uden for Belgien.«

5. Det rådgivende udvalg har til opgave :

— at føre forhandlinger med BMW Belgium's forretningsledelse om almene spørgsmål, der vedrører hele forhandlernettet eller en del deraf,

— at rådgive med hensyn til udviklingen i BMW-salgsvirksomhederne og forbindelserne med BMW-kunderne,

— at give BMW Belgium mulighed for sammen med et lille antal forhandlere, der er repræsentative for hele forhandlernettet, at forberede vigtige beslutninger vedrørende det belgiske marked,

— at forbedre det indbyrdes forhold mellem BMW-forhandlerne.

Det rådgivende udvalgs skrivelse af 29. september 1975 er underskrevet af udvalgets otte medlemmer, der ejer eller indtager ledende stillinger i følgende virksomheder :

— Autohandel O. Cocquyt N.V., Brugge,
— Etn. W. Jorssen, Wilrijk,
— Garage Hindrickx, Roeselare,
— Pvba J. Siau-Vermeesch, Dendermonde,
— Ets. Jo Vallé, Bree,
— Ets. J. Depotter, Chièvres,
— Ets. J. De Smeth, Overijse,
— Ets. J. Wiliquet, Verviers.

6. I tilslutning til denne skrivelse fra det rådgivende udvalg afholdt BMW-forhandlerne to regionale møder, henholdsvis den 13. oktober 1975 og den 31. oktober 1975.

På mødet den 13. oktober 1975 blev leveringerne fra Belgien til Tyskland og Nederlandene drøftet. Forskellige autoriserede forhandlere berettede om deres erfaringer med tyske videreforhandlere og privatpersoner samt med belgiske firmaer, der indkøber vogne i Belgien og derefter lader dem registrere i andre lande. Desuden blev det undersøgt, hvilke bestemmelser der i disse tilfælde gælder for anvendelsen af merværdiafgiften. Desuden var nogle forhandlere af den opfattelse, at leveringer uden for deres eget distrikt var ufordelagtigt for dem, da de pågældende kunder ikke bidrog til at forbedre værkstedernes indtjening og rentabilitet.

På mødet den 31. oktober 1975 drøftede forhandlerne ligeledes skrivelsen vedrørende videresalg af nye vogne til udlandet. Der blev i den forbindelse gjort indsigelse imod det forhold, at BMW's eventuelle forholdsregler skulle gælde både for forhandlere, der havde leveret til ikke-anerkendte videreforhandlere, og for forhandlere, der havde overholdt kontrakten. Endelig blev det anført, at BMW Belgium også selv skulle have solgt vogne til Tyskland.

7. Efter at BMW Belgium ved skrivelse af 30. september 1975 og under drøftelser i Paris den 3. oktober 1975 havde underrettet BMW München om indholdet af cirkulæret af 29. september 1975, svarede BMW München med en skrivelse af 17. oktober 1975, der lød således :

»*Salg til videreforhandler*

Vi har med tilfredshed modtaget meddelelsen om Deres forhandlinger med forhandlere, som gennem kontraktstridige salg til ikke-autoriserede videreforhandlere bringer effektiviteten af BMW's salgssystem i fare. Vi takker Dem også for Deres drøftelser med de belgiske forhandleres råd med henblik på at sikre den belgiske organisation den fulde udnyttelse af de indtjeningsmuligheder, der ligger i service- og vedligeholdelsesvirksomhed for vore leveringer.

Samtidig må vi dog som allerede i vore skrivelser af 17. januar, 23. juni og 22. juli 1975, på ny anmode Dem om i Deres dispositioner ubetinget at overholde følgende retningslinjer :

— indgriben over for Deres medkontrahenter alene på grundlag af reeksport er ikke tilladt ; kun mistanke om kontrakstridigt salg til frie videreforhandlere er tilstrækkelig som begrundelse for advarselsskrivelser ;

— der må kun fremsættes trusler om forholdsregler over for Deres medkontrahenter, såfremt de er påkrævede på grundlag af en påvist misligeholdelse af kontrakten.

Det må sikres, at disse retningslinjer overholdes, også i BMW Belgium S.A.'s korrespondance med den belgiske BMW-organisation.

Den forpligtelse, som BMW Belgium S.A. har til regelmæssigt at kontrollere lagerbeholdningerne af de enkelte modeller i de enkelte virksomheder samt til at foretage en tilsvarende udligning af leveringerne inden for rammerne af det normale ansvar for fordelingen, som ligger i importørleddet, begrænses selvsagt ikke af ovennævnte forpligtelser.

Forhandlernes pligt til at indgive salgsanmeldelse inden for rammerne af VIS-systemet skal i denne sammenhæng også nøje overholdes.

Noget tilsvarende gælder naturligvis for de dispositioner, som BMW AG træffer med hensyn til leveringerne til det belgiske marked, og som udelukkende tjener til udligning af forskelle i lagerbeholdningernes størrelse og i leveringstiderne på de tilstødende markeder.«

8. Mellem de klagende parter MGH og Heuer på den ene side og BMW belgium og BMW München på den anden side er der uenighed om, hvorvidt BMW Belgium i betragtning af at Kommissionen endnu ikke har truffet beslutning om fritagelse for det belgiske BMW-salgssystem, overhovedet kan påberåbe sig, at salg til videreforhandlere, der ikke er autoriseret af BMW, er forbudt efter ordlyden af BMW-salgskontrakterne, om de klagende parter var berettiget til at foranledige belgiske BMW-forhandlere til at sælge dem nye BMW-vogne, om de klagende parter skal anses som mellemmænd for forbrugere, og hvilke krav der skal være opfyldt for at blive anset som mellemmand.

9. Den 12. juni 1975 meddelte BMW München den klagende part MGH, at det var forbudt BMW-forhandlere i Europa at levere nye BMW-vogne til personer eller virksomheder, der ikke var tilknyttet BMW's salgssystem, med henblik på videresalg, samt at MGH forledte forhandlere, der var tilsluttet BMW's forhandlernet, til kontraktbrud. BMW München forlangte en skriftlig erklæring fra MGH om, at selskabet i fremtiden ville undlade at købe BMW-vogne fra BMW-forhandlere. I sin skrivelse af 23. juni 1975 svarede MGH, at selskabet ikke købte BMW-vogne til videresalg, men udelukkende optrådte som mellemmand for den endelige forbruger, hvilket ikke var i strid med BMW's salgssystem. Derefter fortsatte MGH sine bestræbelser på at skaffe nye BMW-vogne fra belgiske BMW-forhandlere, men måtte konstatere, at stadigt flere BMW-forhandlere afslog at levere til tyske forbrugere, i hvilken forbindelse de henholdt sig til et cirkulære fra BMW Belgium.

Den 9. oktober 1975 meddelte BMW Belgium firmaet MGH, at en ordre på 12 BMW-vogne ikke kunne effektueres, da der var knaphed på BMW-vogne i Belgien. MGH blev opfordret til at indstille alle forsøg på at indkøbe BMW-vogne fra belgiske BMW-forhandlere. I sin skrivelse af 24. oktober 1975 svarede MGH, at selskabet kun optrådte som mellemmand for den endelige aftager i Forbundsrepublikken Tyskland. Endvidere henviste det til Kommissionens beslutning af 13. december 1974 om BMW's salgssystem i Forbundsrepublikken Tyskland, ifølge hvilken forbrugerne er helt frit stillet ved indkøb af BMW-produkter inden for fællesmarkedet og endvidere ved anskaffelsen kan benytte virksomheder, der handler på deres vegne (1).

MGH opfordrede BMW Belgium til at erklære, at BMW ikke ville lægge hindringer i vejen for MGH. Den 7. november 1975 skrev BMW Belgium til MGH's juridiske rådgiver, at den krævede erklæring ikke kunne afgives, da der ikke forelå beviser for, at MGH rent faktisk optrådte som mellemmand ; MGH's praksis havde snarere givet BMW det indtryk, at MGH optrådte som videreforhandler og bragte BMW's salgssystem i Belgien i fare.

I skrivelse af 24. november 1975 foreslog MGH BMW Belgium, at selskabet skulle erklære sig indforstået med, at MGH fremtidig gennemførte formidlingen i forbindelse med indførsel af nye køretøjer på grundlag af en skriftlig fuldmagt fra den pågældende køber i Forbundsrepublikken Tyskland. Den 2. december 1975 erklærede BMW Belgium, at MGH endnu ikke havde ført noget bevis for, at det virkede som mellemmand. Den omstændighed, at MGH betegnede sig selv som mellemmand, kunne inet ændre ved arten af selskabets virksomhed. Opgav MGH ikke sin virksomhed som videreforhandler, ville BMW Belgium træffe visse forholdsregler.

10. Under påberåbelse af artikel 54 i den belgiske lov om handelspraksis i forbindelse med EØF-traktatens artikel 85, stk. 1, indgav MGH den 27. ja-

(1) EFT nr. L 29 af 3. 2. 1975, s. 8, punkt 30.

nuar 1976 en begæring til handelsretten i Antwerpen om foreløbige forholdsregler med henblik på tilbagekaldelse af cirkulæret af 29. september 1975.

11. Den 20. februar 1976 udsendte BMW Belgium følgende cirkulære til alle belgiske BMW-forhandlere :

»Salg af nye BMW-vogne til ikke-anerkendte videreforhandlere

Med skrivelse af 29. september 1975 har vi redegjort for den nye situation på det belgiske marked som følge af salget af nye BMW-vogne i året 1975 til videreforhandlere i udlandet. I forbindelse dermed fremkom vi i sin tid med forskellige henstillinger og gjorde rede for, hvad der i det mindste efter vor opfattelse var og stadig er i Deres personlige interesse.

Af meddelelser til os fremgår det, at dette cirkulære og de dertil hørende bilag mod vor hensigt af tredjemand anses for at være anvisninger fra importøren til forhandlerne.

Skulle dette have været tilfældet, vil vi gerne med denne skrivelse fjerne enhver usikkerhed herom.

Det var og er ikke vor eller forhandernes rådgivende udvalgs hensigt at meddele Dem bestemte anvisninger eller pålægge Dem forbud mod reeksport. I det omfang hvori vort cirkulære af 29. september 1975 kan fortolkes som værende et forbud mod reeksport, beder vi dem betragte dette cirkulære som ugyldigt.

Formålet med vor skrivelse af 29. september 1975 var at erindre Dem om, at salg af BMW-vogne til ikke autoriserede videreforhandlere i ind- og udland er forbudt ifølge den af Dem underskrevne forhandlerkontrakt.

I intet tilfælde vil eller ville vi hindre en BMW-forhandler i at sælge til en mellemmand for en privatkunde, men vi modsætter os, at forhandlerne handler med videreforhandlere.

I overensstemmelse med forhandlernes rådgivende udvalg vil vi gerne endnu en gang gøre Dem opmærksom på, at De i Deres egen økonomiske interesse ikke bør begrænse Dem til udelukkende at sælge nye BMW-vogne. En kunde, der også bringer sin vogn til eftersyn hos Dem, der køber reservedele og tilbehør hos Dem, og som gør brug af Deres service-tilbud, giver Dem mulighed for ekstrafortjeneste. Dette gælder også den eventuelle overtagelse af en brugt vogn. Endelig vil en tilfreds kunde også købe sin næste BMW hos Dem.

Vi håber, at vi med denne redegørelse har besvaret eventuelle tvivlsspørgsmål vedrørende belgiske autoriserede BMW-forhandleres rettigheder og pligter.«

12. I tilslutning til cirkulæret af 20. februar 1975 erklærede BMW Belgium sig over for handelsretten i Antwerpen indforstået med ikke mere at afslå at sælge nye vogne direkte eller gennem sit belgiske forhandlernet til MGH, såfremt MGH ophørte med at optræde som videreforhandler af sådanne af BMW Belgium solgte vogne, men blot udøvede importvirksomhed som mellemmand, således at MGH i påkommende tilfælde skulle begrunde ethvert salg med en fyldestgørende fuldmagt. MGH tiltrådte denne erklæring over for retten. Handelsrettens formand stadfæstede ved en beslutning denne aftale mellem sagens parter, således at retssagen dermed var afsluttet; det blev pålagt BMW Belgium at betale sagens omkostninger.

13. I mellemtiden anlagde MGH ved Landgericht Bielefeld sag mod BMW Belgium (retssag nr. 10 162/76) og begærede skadeserstatning med den begrundelse, at BMW Belgium i modstrid med EØF-traktatens artikel 85, stk. 1, retsstridigt og culpøst havde forhindret MGH i at opnå fortjeneste ved salg af nye BMW-vogne til Tyskland.

14. Af den korrespondance, der er ført mellem den klagende part Heuer (skrivelse af 20. oktober, 24. november og 15. december 1975) og BMW Belgium (skrivelse af 7. november, 8. december 1975 og 23. januar 1976) fremgår det, at BMW Belgium afslog at levere vogne til belgiske BMW-forhandlere, som skulle leveres til firmaet Heuer. BMW påberåbte sig mistanke, om, at firmaet Heuer optrådte som videreforhandler. Den 23. januar 1976 erklærede BMW Belgium over for Heuer, at BMW i fremtiden ikke ville gøre indsigelse mod Heuers importformidling, da sidstnævnte havde fremlagt bevis for i den seneste tid kun at have optrådt som mellemmand. Det lykkedes imidlertid kun Heuer, som i sin egenskab af mellemmand, at indkøbe BMW-vogne hos belgiske BMW-forhandlere indtil den 6. august 1975. Heuer's senere forsøg i perioden indtil den 20. februar 1976 mislykkedes.

15. Det samlede antal nye BMW-vogne, der reeksporteredes alene til Forbundsrepublikken Tyskland, androg efter BMW Belgium N.V.'s angivelser i tidsrummet fra maj til november 1975 103 vogne, i tidsrummet fra december 1975 til oktober 1976 14 vogne, og i det sidstnævnte tidsrum ikke mere end 3 vogne pr. måned. I november 1975 godkendte de kompetente belgiske myndigheder en forhøjelse af forbrugerpriserne med det resultat, at de belgiske priser nærmede sig de i fællesmarkedets andre medlemsstater gældende priser, hvormed tilskyndelsen til reeksport

mindskedes. I tidsrummet fra 1. november 1975 til slutningen af 1976 skete der dels i Belgien og dels i de øvrige fællesskabslande forskellige ændringer i de vejledende bruttoprislister for salg til den endelige forbruger, hvorved der skete en udjævning af de faktiske forbrugerpriser i de forskellige lande.

Medens disse forskelle i listepriserne i forhold til Forbrundsrepublikken Tyskland i tidsrummet fra 25. august til 1. november 1975 for tre gængse BMW-typer endnu androg henholdsvis 12,2, 10,1 og 12,9 %, var de tilsvarende tal i tidsrummet fra 20. september til 31. december 1976 3,6, 1,0 og 4,6 %.

16. BMW Belgium havde fra den 18. juli 1973, som var den dato, selskabet påbegyndte sin virksomhed, indtil 30. september 1974 en samlet omsætning på bfr. (.....), hvoraf bfr. (.....) hidrørte fra salget af nye vogne. I regnskabsåret fra 1. oktober 1974 til 30. september 1975 var omsætningen henholdsvis (.....) i alt og for nye vogne (.....) bfr. I tidsrummet fra 1. oktober 1975 til 20. februar 1976 blev der i alt leveret (.....) nye BMW-vogne til en samlet værdi af bfr. (.....).

BMW opnåede i Belgien samt i de lande, til hvilke der bevisligt var foretaget reeksport, i årene 1975 og 1976 følgende procentvise markedsandele for personmotorkøretøjer :

	1975	1976
Belgien	2,3	2,0
Forbundsrepublikken Tyskland (inkl. Vest-Berlin)	6,1	5,6
Nederlandene	2,0	2,0
Frankrig	0,8	0,7
Italien	1,5	1,4
Det forenede Kongerige	0,6	0,7

De virksomheder, hvorfra medlemmerne af de belgiske BMW-forhandleres rådgivende udvalg stammer, og som har underskrevet dettes cirkulære af 29. september 1975 (jf. punkt 4 ovenfor) havde i 1975 følgende omsætning, angivet i belgiske francs :

	I alt	Nye BMW-vogne
Cocquyt	(.....)	(.....)
Jorssen	(.....)	(.....)
Hindrickx	(.....)	(.....)
Siau-Vermeesch	(.....)	(.....)
De Smeth	(.....)	(.....)
Vallé	(.....)	(.....)
Depotter	(.....)	(.....)
Wiliquet	(.....)	(.....)

17. Kommissionen havde allerede den 26. november 1975 indledt sine undersøgelser i denne sag med den til BMW Belgium den 28. november 1975 fremsendte begæring om oplysninger. Formålet dermed var at fastslå, om og i hvilken udstrækning BMW, München, BMW Belgium og de belgiske BMW-forhandleres rådgivende udvalg havde hindret reeksport fra Belgien til andre lande inden for fællesmarkedet. Det var i skrivelsen af 26. november 1975 angivet, at begæringen om oplysninger havde til formål at fastslå, om BMW Belgium eller autoriserede BMW-forhandlere havde overtrådt EØF-traktatens artikel 85. om den af BWM Belgium begærede fritagelse fra forbudet i artikel 85, stk. 1, skulle afvises, og om der skulle indledes en procedure i henhold til artikel 15, stk. 1, litra a), og stk. 2, litra a), i Rådets forordning nr. 17.

II. Anvendelse af EØF-traktatens artikel 85, stk. 1

I henhold til artikel 85, stk. 1, er alle aftaler mellem virksomheder, der kan påvirke handelen mellem medlemsstater, og som har til formål eller til følge at hindre, begrænse eller fordreje konkurrencen inden for fællesmarkedet, uforenelige med fællesmarsmarkedet og forbudt.

18. De 47 belgiske BMW-forhandlere, der skriftligt har erklæret sig indforstået med cirkulæret af 29. september 1975 fra BMW Belgium, er virksomheder i denne bestemmelses forstand og de har med deres skriftlige indforståelse indbyrdes og med virksomheden BMW Belgium indgået en aftale, der omfatter indholdet af det af BMW Belgium udsendte cirkulære af 29. september 1975 (jf. punkt 4 ovenfor). Indholdet af denne aftale bestemmes tillige af de dengang herskende særlige markedsforhold (jf. punkt 2, 3 og 15 ovenfor), men frem for alt af det cirkulære af 29. september 1975, som BMW-forhandlernes rådgivende udvalg udsendte samtidig med BMW Belgium's cirkulære af 29. september 1975, og som var godkendt af BMW Belgium.

19. Det rådgivende udvalgs cirkulære af 29. september 1975 er ligeledes baseret på en aftale, nemlig mellem udvalgets medlemmer indbyrdes og med BMW Belgium, der var indforstået med indholdet. Denne aftale sigtede tillige mod at bevæge alle belgiske BMW-forhandlere til overhovedet ikke at eksportere nye vogne mere.

20. Det væsentlige indhold af begge de nævnte aftaler fremgår af det i det følgende anførte :

Medens BMW München i sin skrivelse af 22. juli 1975 udtrykkeligt gjorde BMW Belgium opmærksom på, at reeksport i henhold til bestemmelserne i forhandlerkontrakten i sig selv ikke er en overtrædelse af denne kontrakt (jf. punkt 3 ovenfor), påberåber BMW Belgium sig i cirkulæret af 29. september 1975 ligesom allerede i cirkulæret af 4. juli 1975 (jf. punkt 4 oven-

for) forhandlerkontrakten uden at gøre opmærksom på, at forhandlerne i øvrigt er frit stillet med hensyn til eksport. Selv om eksport overhovedet ikke er forbudt, går BMW Belgium ganske generelt videre og påpeger, at belgiske forhandlere, trods de i skrivelsen af 4. juli givne anvisninger, fortsat sælger til Tyskland og Nederlandene, samt at de ikke kan eller vil se følgerne af deres handlemåde. Da BMW Belgium som følgerne af en sådan handlemåde bl.a. anfører, at BMW München formentlig vil indskrænke antallet af vogne bestemt for det belgiske forhandlernet, samt at de belgiske BMW-forhandlere bringer deres tyske og nederlandske kolleger i store vanskeligheder, kan en handlende ud fra en fornuftig vurdering af disse anvisninger kun drage den slutning, at den, der har udfærdiget cirkulæret, ønsker, at eksporten helt skal ophøre. Cirkulæret munder da også ud i opfordringen : »Stillet over for denne situation findes der efter vor opfattelse kun én løsning : Ingen BMW-forhandler i Belgien må fremover sælge vogne til udlandet ...«, hvilket ikke kan betyde andet, end at der for fremtiden heller ikke må sælges vogne direkte til den endelige forbruger eller til denne gennem en virksomhed, der optræder som mellemmand. At der i cirkulæret sigtes mod en generel indstilling af eksporten følger også af den efterfølgende tekst i cirkulæret, hvori vægten mere lægges på de salg gennem ikke-autoriserede forhandlere end på det almindelige eksportforbud (»Ingen BMW-forhandler i Belgien må fremover sælge vogne ..... til firmaer, der leverer vogne til udlandet«). Endelig gør henstillingen om »... den ubegrænsede solidaritet i BMW's forhandlernet ...« det også klart for de belgiske BMW-forhandlere, at de skal afholde sig fra enhver eksport, der kan virke forstyrrende for BMW-forhandlere i andre fællesskabslande.

At det er hensigten at hindre al eksport fremgår endnu tydeligere af ordlyden af det rådgivende udvalgs cirkulære af samme dato, som er godkendt af BMW Belgium, og hvormed cirkulæret fra BMW Belgium enstemmigt godkendes. Idet der henvises til de uheldige følger for hele forhandlernettet, og idet en bekendtgørelse af navnene på de forhandlerkolleger, der alligevel fortsætter med at eksportere, stilles i udsigt, trues der endog med modforanstaltninger i tilfælde af en fortsættelse af eksporten. I cirkulærets sidste sætning skjules hensigten da heller ikke mere : »... hvilket i det foreliggende tilfælde kun kan være ensbetydende med : »Sælg ikke længere uden for Belgien«.

21. De to nævnte aftaler af 29. september 1975 (jf. punkt 18 og 19 ovenfor) har, som det klart fremgår af indholdet (jf. ovenfor under punkt 20) til formål mærkbart at hindre, begrænse eller fordreje konkurrencen inden for fællesmarkedet. Suppleres en motorkøretøjsproducents forhandlernet, der i hele fællesmarkedet er baseret på salg gennem udvalgte forhandlere og på, at disse i første række bestræber sig på at fremme salget i det distrikt (kontraktområde eller markedsansvarsområde), som de har fået tildelt, med et generelt eksportforbud pålagt forhandlerne, også selv om der som i det foreliggende tilfælde kun er tale om en enkelt medlemsstat, er det ikke nødvendigt at påvise i hvilket omfang autoriserede forhandlere, ud over salget i markedsansvarsområdet, som følge af forbudet ikke har leveret eller — hvis forbudet ikke havde eksisteret — kunne have leveret vogne til endelige forbrugere uden for området. Som Kommissionen tydeligt har givet udtryk for i sin beslutning af 13. december 1974 ([1]) og ved andre lejligheder ([2]), undtages selektive salgsystemer i automobilindustrien nemlig kun i henhold til EØF-traktatens artikel 85, stk. 3, og anses for nødvendige begrænsninger af konkurrencen som omhandlet i denne bestemmelse, når de i øvrigt ikke hindrer forbrugerne i selv eller gennem mellemmand frit at købe deres nye vogne i fællesmarkedet. En undtagelse afhænger netop af, om der opretholdes en potentiel konkurrencesituation mellem alle udvalgte forhandlere i fællesmarkedet. Konkurrencen skulle netop få disse til ved prisfastsættelsen at regne med hinanden og reagere på billige tilbud fra bestemte forhandlere. Det her behandlede eksportforbud skulle imidlertid afskærme det belgiske forhandlermarked for nye BMW-vogne fra de øvrige forhandlermarkeder for disse vogne i fællesmarkedet, hvorved det netop skulle opnås, at sådanne reaktioner ikke var nødvendige.

Formodningen om en tilsigtet begrænsning og fordrejning af konkurrencen afsvækkes ikke — som de pågældende virksomheder mener — af den omstændighed, at eksportforbudet formelt kun blev opretholdt i den forholdsvis korte periode fra 29. september 1975 til 20. februar 1976. Om en aftale, der oprindelig er indgået for ubestemt tid, efter EØF-traktatens artikel 85, stk. 1, er uforenelig med fællesmarkedet og forbudt, kan ikke afhænge af, hvor længe den rent faktisk har givet anledning til forstyrrelser af konkurrencen. I modsat fald måtte Kommissionen vente med at gribe ind, til der var tale om vedvarende forstyrrelser af konkurrencen, hvilket ikke kan være meningen med et forbud, der tilsigter en præventiv konkurrencebeskyttelse. Det skyldes udelukkende de forholdsregler, som blev truffet af de klagende parter (jf. punkt 8 til 14 ovenfor), og Kommissionens omgående reaktion (jf. punkt 17 ovenfor), at BMW Belgium så sig foranlediget til at tilbagekalde cirkulæret af 29. september 1975.

([1]) EFT nr. L 29 af 3. 2. 1975, s. 1.
([2]) Kommissionens fjerde beretning om konkurrencepolitikken 1974, s. 26 til 28, 65 til 70.
Kommissionens femte beretning om konkurrencepolitikken 1975, s. 24 og 25, 52 til 56.

De pågældende virksomheders yderligere indvending om, at markedsforholdene straks efter udsendelsen af cirkulæret havde ændret sig, idet forbrugerprisniveauet i Belgien havde nærmet sig det i de øvrige fællesskabslande gældende, er heller ikke holdbar. Virksomhederne bestrider ikke selv, at der forud for og på tidspunktet for udsendelsen af cirkulæret fandtes prisforskelle, som gjorde det muligt og fra forbrugerens synspunkt økonomisk fordelagtigt at foretage reimport. BMW Belgium og de i aftalerne af 29. september 1975 deltagende forhandlere kunne heller ikke forudse, om der igen ville opstå en situation, hvor forbrugerpriserne i de forskellige lande i Fællesskabet igen ville fjerne sig fra hinanden. Uanset den nedgang i reeksporten til Forbundsrepublikken Tyskland, som BMW Belgium har konstateret efter den 1. november 1975 (jf. punkt 15 ovenfor), var aftalernes formål altså en mærkbar begrænsning af konkurrencen.

Endelig fremfører de pågældende BMW-forhandlere, at de ikke har overtrådt bestemmelserne i EØF-traktatens artikel 85, stk. 1, allerede fordi de på grundlag af den salgskontrakt, der binder dem til BMW Belgium, i så høj grad er økonomisk afhængige af BMW Belgium, at de ikke kunne modsætte sig BMW Belgium's opfordring til at underskrive cirkulæret. Rent faktisk forholder det sig således, at salgskontrakten medfører en vis økonomisk afhængighed, især på grund af principielle konkurrenceforbud, kontraktens gyldighedsperiode, muligheden for virksomhedskontrol og for forskelsbehandling af de enkelte forhandlere. Den kendsgerning, at ud af de 90 modtagere af cirkulæret har kun 48 BMW-forhandlere (hvoraf én i mellemtiden er afgået ved døden) underskrevet det, viser dog, at 42 forhandlere ikke har været rede til gennem en skriftlig accept at deltage i en overtrædelse af EØF-traktatens konkurrenceregler. En tilsvarende optræden var også mulig for og kunne med rimelighed forlanges af de pågældende 47 BMW-forhandlere.

22. Da aftalen allerede havde til formål mærkbart at begrænse og fordreje konkurrencen, er det for at konstatere en overtrædelse ikke påkrævet at påvise, i hvilket omfang den rent faktisk har haft en fordrejning og begrænsning af konkurrencen til følge. Det er derfor ikke nødvendigt at fastslå, hvor mange forbrugere der på grund af aftalerne ikke mere kunne erhverve nye BMW-vogne efter den 29. september 1975, og om det i forbindelse med de klagende parters bestræbelser på at indkøbe flere BMW-vogne virkelig drejede sig om indkøbsformidling for forbrugere uden for Belgien.

23. At det i aftalerne indeholdte generelle eksportforbud, hvormed det tilstræbes at begrænse og fordreje konkurrencen i fællesmarkedet, mærkbart kan påvirke handelen mellem medlemsstater, følger ligeledes af arten af et sådant forbud mod reeksport. Det er rettet direkte mod mellemstatslig samhandel med en bestemt mærkevare. Det stiller de belgiske BMW-forhandlere frit med hensyn til at tilfredsstille efterspørgslen fra forbrugere i en anden belgisk BMW-forhandlers markedsansvarsområde, men forbyder noget tilsvarende i samhandelen mellem staterne. Det er netop den handel med nye BMW-vogne, der foregår mellem medlemsstaterne ad andre salgskanaler end de af BMW-München fastsatte, der skal beskyttes efter EØF-traktatens artikel 85, stk. 1, (Kommissionens faste praksis [1]).

24. Efter EØF-traktatens artikel 85, stk. 1, er aftalerne af 29. september 1975 altså uforenelige med fællesmarkedet og forbudt. De i aftalerne deltagende virksomheder har handlet i modstrid med dette forbud i perioden indtil den 20. februar 1976. Forudsætningerne for i henhold til artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 17 at vedtage en beslutning, hvorved denne overtrædelse konstateres, er altså til stede.

III. Anvendelse af artikel 4, stk. 2, nr 1), og artikel 15, stk. 5, i Rådets forordning nr. 17

25. BMW Belgium har ganske vist til Kommissionen anmeldt sit selektive salgssystem, der udelukker videreforhandlere, der ikke er autoriserede af BMW, fra at sælge nye BMW-vogne og dermed også fra at eksportere sådanne vogne fra Belgien til andre lande i fællesmarkedet. En aftale, der forbyder belgiske BMW-forhandlere at foretage enhver eksport fra Belgien til andre fællesskabslande, især salg til forbrugere, som har bopæl i andre medlemsstater, og som altså går videre end den anmeldte forhandlerkontrakt, er ikke anmeldt til Kommissionen i henhold til artikel 4, stk. 1, i forordning nr. 17.

Der er ingen tvivl om, at de virksomheder som deltager i et almindeligt eksportforbud, ikke kan påberåbe sig artikel 4, stk. 2, nr. 1) i Rådets forordning 17. Kommissionen behøver derfor ikke at tage stilling til om EØF-traktatens artikel 85, stk. 3, finder anvendelse på en aftale indgået mellem BMW Belgium og 47 af deres 90 autoriserede belgiske forhandlere, der indebærer et generelt eksportforbud. Et eksportforbud, der er mere omfattende end et forbud mod salg til ikke-autoriserede videreforhandlere, vedrører nemlig umiddelbart udførsel til andre medlemsstater som omhandlet i denne bestemmelse.

([1]) Kommissionens beslutning af 28. september 1964 i sagen Grundig-Consten, EFT nr. 161 af 20. 10. 1964, s. 2545/64 ff.
Jf. også Domstolens afgørelse af 13. juli 1966 i sagerne 56 og 58/64 — Grundig-Consten. Samling af Domstolens Afgørelser, bd. 1966, s. 430 ff.
Kommissionens beslutning af 13. december 1974 i sagen BMW, EFT nr. L 29 af 3. 2. 1975, s. 1 ff.
Kommissionens fjerde beretning om konkurrencepolitikken 1974, s. 26-28, 65 til 70.
Kommissionens femte beretning om konkurrencepolitikken 1975, s. 24 og 25, 52 til 56.

Da der ikke foreligger en anmeldelse, er artikel 15, stk. 5, i forordning nr. 17 ikke til hinder for, at Kommissionen på grund af overtrædelsen fastsætter en bøde i henhold til denne forordnings artikel 15, stk. 2, litra a).

IV. Anvendelse af artikel 15, stk. 2, litra a), i Rådets forordning nr. 17

I henhold til denne bestemmelse kan Kommissionen ved beslutning pålægge virksomheder bøder på mindst 1 000 og højst 1 000 000 regningsenheder, såfremt de forsætlig eller uagtsomt overtræder bestemmelserne i EØF-traktatens artikel 85, stk. 1 :

26. BMW-Belgium og de otte virksomheder, hvis ejere eller ledere er medlemmer af det rådgivende udvalg for belgiske BMW-forhandlere (jf. punkt 5 ovenfor), har forsætligt aftalt at opfordre alle belgiske BMW-forhandlere til at deltage i en aftale om ikke at foretage reeksport (jf. punkterne 19, 20, 21, 23, og 24 ovenfor). De har — i fortsættelse heraf — selv deltaget i den aftale, der således er kommet i stand mellem BMW Belgium og 47 belgiske BMW-forhandlere og har også forsætligt gjort sig skyld i denne overtrædelse (jf. punkt 18, 20, 21, 23 og 24 ovenfor). På grundlag af Kommissionens beslutning af 13. december 1974 i BMW-sagen samt praksis ved De europæiske Fællesskabers Domstol og Kommissionen vedrørende eksportforbud i forhandleraftaler ([1]), var forhandlere oven i købet klar over, at de ved at aftale et generelt eksportforbud overtrådte forbudet i EØF-traktatens artikel 85, stk. 1. Dette fremgår især af, at de i deres cirkulære omskriver det generelle eksportforbud ved hjælp af formuleringer, som ikke er nødvendige for et selektivt distributionssystem, og som går ud over dette.

Ved fastsættelsen af bødens størrelse inden for de rammer, der er anført i artikel 15, stk. 2, i forordning nr. 17 skal der foruden overtrædelsens grovhed også tages hensyn til dens varighed (jf. sidste afsnit i bestemmelsen).

Grovheden af overtrædelsen bestemmes i dette tilfælde af den omstændighed, at der til et selektivt distributionssystem, som i sig selv begrænser konkurrencen, føjes et generelt eksportforbud, som hviler på en forbudt aftale.

Ved fastsættelse af størrelsen af den bøde, der skal pålægges BMW Belgium, er det en skærpende omstændighed, at selskabet gennem sin forudgående opfordring til denne overtrædelse og på grund af den økonomiske indflydelse, som det kunne udøve og også har udøvet over for medlemmerne af det rådgivende udvalg, bidrog mest til handlingen, hvorfor selskabet må påtage sig den største skyld. BMW Belgium var på grund af den fra BMW Belgium var på grund af den fra BMW München modtagne anvisning i særlig grad bekendt med, at selskabet satte sig ud over den i EØF-traktatens artikel 85, stk. 1, omhandlede forbudsbestemmelse (jf. punkt 3. ovenfor og især skrivelsen af 22. juli 1975 fra BMW München).

Det kan ikke til støtte for BMW Belgium anføres, at tyske og nederlandske BMW-forhandlere havde forlangt, at der blev skredet ind over for reeksporten. BMW Belgium har ikke reageret korrekt herpå ; selskabet har ikke begrænset sine aktioner til overholdelsen af den selektive salgsbinding og i øvrigt henvist disse virksomheder til nødvendigheden af prisnedsættelser og -tilpasninger, men derimod i stedet grebet til områdebeskyttelse for de udenlandske BMW-forhandlere på grundlag af en forbudt kartelaftale.

Der kan derimod anføres formildende omstændigheder for så vidt angår bødefastsættelsen over for de otte virksomheder, hvorfra medlemmerne af de belgiske BMW-forhandleres rådgivende udvalg kommer. Som allerede anført er disse virksomheder i et vist omfang økonomisk afhængige af BMW Belgium (jf. ovenfor punkt 21, sidste afsnit). Det må dog også foreholdes disse virksomheder, at de som talsmænd for de belgiske BMW-forhandlere ikke burde have deltaget i eller have anbefalet indgåelsen af en forbudt kartelaftale.

Ved fastsættelse af bøderne overfor BMW Belgium og de otte virksomheder, må der endvidere tages hensyn til, at aftalen kun eksisterede i forholdsvis kort tid, samt at omfanget af dens virkninger ikke kan påvises nøjagtigt.

Endelig har den af de pågældende virksomheder opnåede samlede omsætning og deres omsætning ved salget af nye BMW-vogne (jf. ovenfor punkt 16) spillet en afgørende rolle ved fastsættelsen af bødernes størrelse. Disse omsætningstal gør det muligt at fastslå den i denne forbindelse relevante markedsposition, som de pågældende virksomheder indtager, og især grovheden af deres bidrag til overtrædelsen. Endvidere må der tages hensyn til omsætningstallene, når der skal tages stilling til, i hvilket omfang virksomhederne rammes af de fastsatte bøder.

På baggrund af sagens omstændigheder bør de bøder, der pålægges de otte virksomheder, hvis ejere eller ledere udgør det rådgivende udvalg, fastsættes lavt. Visse af disse virksomheder har en ret beskeden omsætning, hvilket også må tages i betragtning ved fastsættelsen af bødens størrelse.

27. For så vidt angår de øvrige BMW-forhandlere, som har deltaget i overtrædelsen (jf. punkt 18, 20, 21, 23 og 24 ovenfor), foreligger der for disses vedkommende i det mindste uagtsomhed. Dette klagepunkt kan også gøres gældende, såfremt de ved deres skriftlige accept ikke skulle have gjort sig klart, at de deltog i en forbudt kartelaftale. Ved en nærmere overvejelse burde de have gjort sig klart, at de ved at skrive under

([1]) Jf. fodnote 1 på side 00.

på cirkulæret deltog i en aftale om et generelt eksportforbud, som gik ud over det selektive distributionssystem, og som var i strid med EØF-traktatens konkurrenceregler. I betragtning af det beskedne omfang af deres medvirken er det dog tilstrækkeligt at pålægge dem hver især en bøde på mindstebeløbet, idet der naturligvis ikke kan tage hensyn til forskelle i deres omsætningstal —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING :

Artikel 1

Det konstateres herved, at de nedenfor i artikel 4 anførte virksomheder har overtrådt forbudet i EØF-traktatens artikel 85, stk. 1, ved på grundlag af cirkulæret af 29. september 1975 fra BMW Belgium og cirkulæret fra det rådgivede udvalg for belgiske BMW-forhandlere at have indgået en aftale om et generelt eksportforbud og have opretholdt dette i tidsrummet fra 29. september 1975 til 20. februar 1976.

Artikel 2

På grund af den i artikel 1 nævnte overtrædelse pålægges der

1. BMW Belgium en bøde på 150 000 (et hundrede og femtitusinde) regningsenheder eller 7 500 000 (syv millioner fem hundrede tusinde belgiske francs.

2. Hver af de nedenfor i artikel 4 under punkt 2-6 nævnte virksomheder en bøde på 2 000 (to tusinde) regningsenheder eller 100 000 (et hundrede tusinde belgiske francs.

3. Hver af de nedenfor i artikel 4 under punkt 7-9 nævnte virksomheder en bøde på 1 500 (et tusinde fem hundrede) regningsenheder eller 75 000 (syvtifemtusinde) belgiske francs.

4. Hver af de nedenfor i artikel 4 under punkt 10-48 nævnte virksomheder en bøde på 1 000 (et tusinde) regningsenheder eller 50 000 (femtitusinde belgiske francs.

Artikel 3

Denne beslutning kan tvangsfuldbyrdes i henhold til artikel 192 i traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab.

De i artikel 2 fastsatte bøder skal inden for en frist på tre måneder, regnet fra meddelelsen af denne beslutning, indbetales til Kommissionen på følgende konto :

Banque Bruxelles Lambert,
Konto nr. 310 — 0231000 — 32
lydende på Kommissionen for De europæiske Fællesskaber.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til følgende virksomheder :

1. BMW Belgium N.V., Pierstraat 231, 2550 Kontich
2. Autohandel O. Cocquyt N.V., Maria van Bourgondiëlaan 63, 8000 Brugge
3. Etn. W. Jorssen, Boomsesteenweg 427, 2610 Wilrijk
4. Garage Hindrickx, Manensteenweg 86, 8800 Roeselare
5. Pvba J. Siau-Vermeesch, Lindanustraat 21, 9330 Dendermonde
6. Ets. J. De Smeth, Ch. de Bruxelles 558, 1900 Overijse
7. Ets. Jo Vallé, Peerderbaan 114, 3690 Bree
8. Ets. J. Depotter, Ch. St. Ghislain 117 b, 7950 Chièvres
9. Ets. J. Wiliquet, Rue David 61, 4800 Verviers
10. Ets. Rajans S.A., Chaussée de Nivelles 20, 1420 Braine-L'Alleud
11. Garage Verhaeren, Avenue Odon Warland 226, 1090 Bruxelles
12. S.C. Dewilde Motor, Ch. de Vleurgat 73, 1050 Bruxelles,
13. Ets. Autogamas Sprl. Ch. de Mons 711/713, 1070 Bruxelles
14. Ets. Houyoux, Rue de Neufchatel 7/11, 1060 Bruxelles
15. Garage Léon Louyet, Rue Dagnelies 11, 6000 Charleroi
16. Station Albert 1er S.A., Avenue Albert 1er 277, 1320 Genval
17. Sprl Auto Service, Place Communale 2, 7100 La Louvière
18. Ets. A. Petit & Co S.A., Boulevard Frankignoul 8, 4020 Liège
19. Ets. Jean Blaise Sprl. Rue d'Anderlues 64, 6558 Lobbes
20. Ets. Cuisinier, Avenue de Jemappes 137, 7000 Mons
21. Ets. Briot, Rue Dewez 20/22, 5000 Namur
22. Garage Georges Antoine, Rue 6 Bonniers 10/12, 4100 Seraing
23. Gar. Hubert Scaillet, Ch. de Dinant 43, 5311 Spontin
24. Ets. Ferracin, Rue Ste. Barbe 106, 5600 Tamines
25. Ets. Le Stop, Ch. de Namur 50, 1300 Wavre
26. Autobedrijf De Ruysscher, O.L. Vrouwstraat 17/10, 9300 Aalst
27. Garage W. Termont, Veldekensstraat 41, 9991 Edegem
28. N.V. Centrauto, Pl. & Moretuslei 159/161, 2200 Borgerhout
29. Garage R. Geurts & Zn Pvba, Grotestraat 63/67, 3600 Genk

30. Etn. Dekkers, Rooigemlaan 619, 9000 Gent
31. Etn. J. Vandeperre, Steenweg op Brussel 510, 1500 Halle (Brabant)
32. Sebrechts, Turnhoutsebaan 36, 2241 Halle (Kempen)
33. Gar. Van Avondt & Zn Pvba, Brusselsesteenweg 242, 3020 Herent-Leuven
34. Ottevaere, Leuvensesteenweg 135, 2970 Hever
35. Ceres-Leterme Pvba, Augustijnenstraat 62, 8900 Ieper
36. Gar. St. Christophe Pvba, C. Vercruysselaan 26, 8500 Kortrijk
37. Vangoidsenhoven, Aarschotsesteenweg 42, 3306 Vissenaken-Kumtich
38. Gar. Moderne-Ghyselinck J. Grote Kaai 17, 9100 Lokeren
39. Gar. R. Kellens-Behiels, Jos. Smeetslaan 175, 3630 Maasmechelen
40. Garage S. De Mey, Aalterbaan 197, 9990 Maldegem
41. Etn. J & M. Sels Pvba, Gen. de Wittelaan 8, Industriepark, 2800 Mechelen
42. Garage Tanghe, Steenweg op Haacht 51, 1910 Melsbroek
43. Pvba Gebr. Van den Bulck, Van Heybeeckstraat 13, 2060 Merksem
44. Pvba De Kempische Molen, Borgerhoutsedijk 165, 2400 Mol
45. Garage Aalbrecht W., Steenweg op Vilvoorde 210, 1890 Opwijk
46. Etn. Erco N.V. — W. Roefs, Bredabaan 1165/1167, 2120 Schoten
47. Garage A. Liesens, Neremweg 151, 3700 Tongeren
48. Garage Centrum-Mottoul, Walderdonk 99, 9070 Wachtebeke

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. december 1977.

På Kommissionens vegne

Raymond VOUEL

Medlem af Kommissionen